



ICE-Bahnhof Tann: Finanzielles und planerisches Fiasko!

Darmstadt, 22.08.2009

In der Diskussion um die Anbindung Darmstadts an den ICE weist **PRO BAHN** in einem Brief an Oberbürgermeister Hoffmann erneut darauf hin, dass ein neuer ICE-Halt an der Siedlung Tann als Anschluss an das Hochgeschwindigkeitsnetz ungeeignet ist. **PRO BAHN** möchte die Diskussion wieder in rationale Bahnen lenken. Aufgrund täglicher Nutzung des öffentlichen Verkehrs als System ergeben sich einige grundlegende Fakten:

- Ein ICE-Haltepunkt in Darmstadt verfügt nur dann über das notwendige Verkehrsaufkommen, wenn dieser aus dem Umland bequem erreichbar ist. Alle verkehrlichen Nachteile des ICE-Halts Siedlung Tann sind in mehreren Studien des renommierten "Zentrums für Integrierte Verkehrssysteme" ausführlich dokumentiert.
- Die Hauptfunktion des ICE-Halts in Darmstadt ist die Anbindung an des Netz des Hochgeschwindigkeitsverkehrs, nicht die Anbindung an den Flughafen Frankfurt. Einem Zeitgewinn gegenüber einer S-Bahn-Direktverbindung von läppischen dreieinhalb Minuten steht der Nachteil gegenüber, dass der ICE sicher nicht im RMV-Tarif benutzt werden kann. Ein Hauptanforderung an den Öffentlichen Personenverkehr ist die Verknüpfung aller Verkehrssysteme. Im Hauptbahnhof Darmstadt ist diese durch den Integralen Taktknoten zur Minute 30 und die Verknüpfung zwischen Schiene, Straßenbahn und Busverkehr optimal gegeben. Die Umsteigezeit beträgt 3-5 Minuten. Ein ICE-Halt pro Stunde und Richtung reicht aus, wenn sich diese Züge in Darmstadt Hbf begegnen und so optimale Anschlüsse in alle Richtungen an den bestehenden Zugfahrplan hergestellt werden. Mit einem ICE-Halt in der Siedlung Tann dagegen beträgt die erforderliche Umsteigezeit vom Regionalverkehr im Hauptbahnhof zum ICE und umgekehrt stattdessen 30 Minuten, wie **PRO BAHN** durch Addition der Wege- und Wartezeiten nachweist. **PRO BAHN** empfiehlt einen Feldversuch mit 20 kg Gepäck, einem Kinderwagen oder zwei Kleinkindern an der Hand. Dies gilt nicht nur für das Umland sondern auch für die Darmstädter Ortsteile. Der Spruch von einer "problemlosen Anbindung" kann nur von einem Autofahrer kommen.
- Es ist für jeden Zugfahrer offensichtlich, dass nur wenige Reisende solche Zeitverluste und Umwege auf sich nehmen werden. Dies bedeutet, dass die notwendigen Fahrgäste für eine dauerhaften Stabilisierung des ICE-Aufkommens fehlen werden.
- Eine deutliche Mehrbelastung der Region mit Autoverkehr und ein riesiges Parkhaus sind die Folge.
- Die bestehenden IC-Linien könnten vom Hauptbahnhof weggenommen werden, um sie über den ICE-Haltepunkt Tann zu führen.
- Die DB Netz AG wird sich an baulichen Erschließungskosten oder an Betriebskosten für Nahverkehrsmittel nicht beteiligen. Dies ist schon aus rechtlichen Gründen ausgeschlossen.

- Zusätzliche ÖPNV-Verbindungen nach Tann oder zum Frankfurter Flughafen gehen zu Lasten der Stadt Darmstadt und des Kreises und sind wegen der jährlichen Kostenunterdeckung in Millionenhöhe nicht finanzierbar.
- Eine wie auch immer geführte Express-Straßenbahn vom Hbf zum Siedlung Tann würde weitere kostspielige Umbauten der überlasteten Kreuzung Berliner Allee/ Rheinstraße erfordern.
- Die Komplettanierung des Darmstädter Hauptbahnhofs zur ÖV-Drehscheibe wurde vor wenigen Wochen abgeschlossen. Er bietet im Jugendstil Aufenthaltsqualität, Reisezentrum, Cafes und Einkaufsmöglichkeiten. Der Tunnelbahnhof in der Siedlung Tann dagegen wird aus vier separaten, unterirdischen, ungemütlichen Betonschächten bestehen. Und Bürohochhäuser über dem ICE-Tunnel an der A5, deren Beschäftigte dann mit dem Pkw über die Autobahn anfahren, können nicht Ziel verkehrspolitischer Planung sein.
- Die ICE-Lärmbelastung bei ebenerdiger Südanbindung des Hauptbahnhofs ist vernachlässigbar im Vergleich zur bestehenden Lärm- und Schadstoffbelastung durch 25000 Autos und Lkws pro Tag. Deshalb ist die Forderung nach einer Untertunnelung mit Kosten von ca. 67 Mio. € Unfug. Warum fordert eigentlich keiner der lärmgeplagten Anwohner die Untertunnelung der Eschollbrücker Straße, der A5 und der A67, um die Lärmbelastung wirkungsvoll zu reduzieren? **PRO BAHN** schlägt vor, sich in Arheilgen oder Eberstadt an die Gleise der Main-Neckar-Bahn zu stellen und den Geräuschpegel der ICEs bei 120-160 km/h mit dem Lärmpegel der B3 zu vergleichen. Warum erhebt niemand Protest gegen die geplante Verbreiterung der A5 auf 16 Auto-Fahrbahnen und die Abholzung des Westwaldes?

PRO BAHN bedauert, dass diese offensichtlichen Tatsachen in der bisherigen Diskussion aus der Windschutzscheibenperspektive ignoriert wurden und fordert stattdessen, ausgewiesene Experten des Schienenverkehrs in die Entscheidung einzubinden. Ein ICE-Halt in der Siedlung



Tann ist verkehrstechnisch aberwitziger Murks, eine mehr als 100 Mio. € teure Betonruine, vergleichbar dem 1968 gegen alle Vernunft gebauten "Hauptbahnhof" Ludwigshafen.

Ein ICE-Halt in der Siedlung Tann entwertet die Modernisierung des Darmstädter Hauptbahnhofs, ein klarer Fall für den Bund der Steuerzahler. Die Betriebsdefizite für zusätzlich erforderliche ÖPNV-Anbindungen eines ICE-Halts in der Siedlung Tann über 30-70 Jahre liegen mit absoluter Sicherheit über den einmaligen Investitionen für eine vollwertige ICE-Anbindung des Hauptbahnhofs.

PRO BAHN fordert von Oberbürgermeister Hoffmann, die vollwertige ICE-Anbindung des Darmstädter Hauptbahnhofs voranzutreiben. Der Reisende möchte sich auf eine optimale Anbindung an den Fernverkehr und einen erweiterten Regionalverkehr in Darmstadt Hauptbahnhof verlassen können. Dieser Bahnhof wurde vor 100 Jahren mit einer planerischen Meisterleistung erbaut, die auch in Zukunft Bestand haben wird.